

4-00 P.M.

Notice of an adjournment Motion

re : Palace affairs

ಶ್ರೀ ಕಾಗೋಡು ತಿಮ್ಮಪ್ಪ (ಕಾಗರ).—ಅರಮನೆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಾವು ಒಂದು ನಿಲುವಳಿ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ನಾನು ಅದನ್ನು ನೋಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕಾಗೋಡು ತಿಮ್ಮಪ್ಪ.—ಇದೇ ರಾಜ್ಯದ ಜನತೆಯ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ಪ್ರಶ್ನೆಯಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಬಾರ್ಲೆಟ್ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಅದನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ದಯವಿಟ್ಟು ತಾವು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಿ. ಮುಂದಿನ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಹೋಗೋಣ.

ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್ (ಚಾಮರಾಜಪೇಟೆ).—ಸಮಾಜವಾದದ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ದುರ್ವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾವು ಮೂರು ಜನತೇರಿ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಟ್ಟಿರುವ ಆ ನಿಲುವಳಿ ಸೂಚನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ತಮ್ಮ ನಿಲುವಳಿ ಸೂಚನೆ 3-51 ಘಂಟೆಗೆ ಬಂದಿದೆ. ತಾವು ಸಮಾಜವಾದ, ಸಮಾಜವಾದ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ, ಅದರಂತೆ ತಾವು ರೂಲ್ಸ್‌ನ್ನು ಸಹ ನೋಡಬೇಕು. ತಾವು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ 11 ಘಂಟೆಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅವರೆ 3-52ಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಅದರ ಇಂಪಾರ್ಟೆನ್ಸ್ ನೋಡುತ್ತೇನೆ. ಸಮಾಜವಾದ ಬರುತ್ತದೆ, ತಾವು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಿ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ (ಸೋರಬ).—ಸಮಾಜವಾದ ಯಾವಾಗ ಬರುತ್ತದೆ ?

MADAM SPEAKER.—ತಾವು ಕಲ್ಲು ಬೀಸುತ್ತೀರಿ. Next item, discussion on matters of urgent public importance. Sri T. R. Shamanna to raise the discussion.

Discussion on Matters of urgent Public Importance for short Duration

(i) *re : Working of the Bangalore Transport Service*

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ (ಕೋಟೆ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿರುವ ವಿಧಾನದ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕೆ ತಮಗೆ ವಂದಿ ಸುತ್ತಲೇನೆ. ತಮಗೆ ತಿಳಿದ ಹಾಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಗರ ಬಹಳ ವಿಶೇಷ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. 1951ರ ಕೆನೇಸಸ್ ಪ್ರಕಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 9 ಲಕ್ಷ ಇದ್ದದ್ದು, 1971ರ ಕೆನೇಸಸ್ ಪ್ರಕಾರ ಅದು 17 ಲಕ್ಷಕ್ಕೂ ಮೀರಿರಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ. 15 ವರ್ಷದ ಕೆಳಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ 26 ಚದರಮೈಲಿಗಳು ಇದ್ದಿದ್ದು ಈಗ 58 ಚದರ ಮೈಲಿಗಳಷ್ಟು ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಚಾರವೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಆಗಿ ಬೆಳೆಯದೆ ಹಾರಿಡಾಂಟ್ ಆಗಿ ಬೆಳೆದು ಪ್ರಯಾಣದ ಸೌಕರ್ಯ ಒಂದು ಊರಿನಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಊರಿಗೆ ಹೋದಂತೆ ಆಗಿದೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಇನ್ನೂ ಮತ್ತೆ ಅಚ್ಚರಿ ರೀತಿಯ ದರಗಳು ಸಹ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು, ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಬಡವರು, ಹಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳು, ವಿದಾರ್ಥಿಗಳು, ಕಾರ್ಮಿಕರು ಮತ್ತು ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದವರು ಪ್ರಯಾಣ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೇ ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕಾದ ಸಂದರ್ಭ ಬಂದಿದೆ. ಆಚ್ಚರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟದಾಯಕವಾಗಿದ್ದು, ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆಗಳಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೇ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರು ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಚಾರದಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಅನೇಕ ಅಸೌಕರ್ಯಗಳಿರುವುದರಿಂದ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಸರಿಯಾದ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಸಭೆ ಗಮನಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬನಶಂಕರಿಯಿಂದ ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ಒಂದು

ಊರಿನಿಂದ ಒಂದು ಊರಿಗೆ ಹೋದಂತೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಮೊದಲು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಯವರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆಗ ಪ್ರಯಾಣದ ದರ ಇಷ್ಟೊಂದು ದುಬಾರಿಗಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ನಂತರ ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಅವರು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರು. ಅವರು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಹೆಚ್ಚು ರಾಜ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರಲ್ಲದೆ, ಜನರಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕರಣೆ ಆಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾದ ಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ನಗರದ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯ ಬಹಳ ಉತ್ತಮವಾಗುತ್ತದೆಂಬ ಆಶ್ಚರ್ಯವನ್ನು ನಾವು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೇವು. ಆದರೆ ದಿನೇ ದಿನೇ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಾ ಬಂದಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದು ತಪ್ಪು ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಏನೂ ನನಗಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈಗ ಇರುವ ಅನುಕರಣೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇಂದು ಅನೇಕ ಬಸ್-ಸ್ವಾಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಫಾರ್ಮಿಂಗ್ ಉದ್ದದ ಕ್ಯೂಗಳು ಇರುತ್ತವೆ. ಬಸವನಗುಡಿ, ಪಿ.ಲೇ ಶೈಲಂ, ಸಿಟಿಮಾರ್ಕೆಟ್, ಮೆಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಸರ್ಕಸ್, ರೆಸರ್ವ್ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಮುಂದೆ ಯಾವಾಗಲೂ ಫಾರ್ಮಿಂಗ್ ಉದ್ದದ ಕ್ಯೂಗಳು ನಿಂತಿರುತ್ತವೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರೀಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ತೊಂದರೆ ಯಾಗಿರುವುದು ಎಂದರೆ, ಬಸ್‌ಗಳು ಮಧ್ಯದಲ್ಲೇ ಬಸ್‌ಸ್ವಾಪ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲದೆ, ಆ ಬಸ್‌ಸ್ವಾಪ್‌ಗಳ ನೂರು ಗಜ ಆಚೆ ಅದರ ಆಚೆ ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಇಳಿಸಿ ಮುಂದೆ ಹೊರಟು ಹೋಗುತ್ತಿರು ವುದು. ಇದರಿಂದ ಬಸ್‌ಸ್ವಾಪ್‌ನ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿಂತಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ತೊಂದರೆಯಾಗು ತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಯಾವಾಗ ನೋಡಿದರೂ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒವರ್-ಲೋಡ್ ಇರುವುದು. 45-50 ಸೀಟ್‌ಗಳು ಇರುವವು 80 ರಿಂದ 90 ರವರೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇರುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕರಣೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸರಿಯಾಗಿ ಕಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವುದು ಸಹ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಸಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಫುಟ್-ಬೋರ್ಡ್‌ಮೇಲೆ ನಿಂತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿ ಪಾಣವನ್ನು ಸಹ ಕಳಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಫುಟ್-ಬೋರ್ಡ್ ಮೇಲೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ನಿಂತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ನಾಗರಿಕ ಲಕ್ಷಣವಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಬಸ್ ನಡೆಸುವವರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಹೆಸರು ತರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್‌ಗಳು ಸಕಾಲಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಂದರೆ ಒಟ್ಟಿಗೆ ನಾರಾಯ ಬಸ್‌ಗಳು ಬರುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲವಿದ್ದರೆ ಗಂಜಿಗಟ್ಟಲೆ ಕಾಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಆವಳಾತಗಳು ಸಹ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಆಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಅನೇಕ ಸಲ ಬಸ್‌ಗಳು ಕಾಪೊಂಡೆಗೆ ಡಿಕ್ಕಿ ಹೊಡೆದು, ಕಾಪೊಂಡೆ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿರುವ ಅನೇಕ ಮಕ್ಕಳು ಸತ್ತಿರುವ ಪ್ರಸಂಗಗಳನ್ನು ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ನೋಡು ತಿರುತ್ತೇವೆ. ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಇಚ್ಛಿರುವ ತರಿಸ್ತಿಯೂ ಸಹ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಈ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಮಾಡುವ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳ ನಡತೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೇಳಿದರೆ ಅವು ಅತಿಶಯೋಕ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಂಬಳ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಸಹ, ಅವರು ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಕೆಲಸದಿಂದ ಅವರ ನಡೆವಳಿಕೆಯನ್ನು ಬಿಡಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಪಿರ್ ಫರೀಜ್ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಸಲ ಇಣ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನೇ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಕೊಟ್ಟ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಂದ ಮತ್ತೆ ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಸರಿಯಾಗಿ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನೇ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ರಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿರು ವುದಕ್ಕೆ ಇದೇ ಕಾರಣ. ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಅವರು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಮತ್ತು ಖಾಸಗೀಯವರು ನಡೆಸು ತ್ತಿದ್ದಾಗ ರಾಜವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈಗ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. 1967-68 ರಲ್ಲಿ 30.87 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು, 1968-69ರಲ್ಲಿ 31.56 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು, 1969-70ರಲ್ಲಿ 40 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಈ ನಷ್ಟ ಇನ್ನೂ ಹಾಸಿಯಾಗುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವಾಗಲೂ ಒವರ್ ಲೋಡ್ ಇದ್ದು ಕೂಡ ರಾಸ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಜನರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಬಸ್ ನಡೆಸುವುದರಲ್ಲಿ ನಷ್ಟ ವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಏನೋ ಒಂದು ವಿಷಯ ಇರಬೇಕು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಕಂಡಕ್ಟರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ನಾವು ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು, ಡ್ರೈವರಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಮೇಲ್ವಿಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೆ ನಾವು ಉಳಿಯುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಚೆಕ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಇದೆ, ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟರು ಇದ್ದಾರೆ. ಆದರೂ ಸಹ ಪಿರ್‌ಫರೀಜ್ ತಪ್ಪುಪ್ರದಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಸ್ಟೇಜ್‌ಪಾಯಿಂಟ್ ಗಳು ಒಂದು ಕಡೆ 6-7 ಕಡೆ ಒಂದು ಕಡೆ 3-4 ಕಡೆ ಇದೆ ಈಗ ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್‌ನಿಂದ ಕಾಪೊಂಡೆಗೆ ಷನ್‌ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪದೂರ ಹೋದರೂ ಅದಕ್ಕೆ 15 ಪೈಸಾ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆ 6-7

(ಶ್ರೀ ಜಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ)

ಸ್ವೇಜುಗಳು ಬಹಳ ದೂರ ಹೊದರೂ 15 ಪೈಸಾ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಅದರಿಂದ ಈ ಸ್ವೇಜ್ ಪಾಯಿಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಪುನಃವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಆವೃಷ್ಟಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲನೆಯ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಬೆಳೆದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೂ ದೀರ್ದಿನೇ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾನ್ವೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಗರೀಕರಣ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇವ್ದಾರೆ. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ನಲ್ಲ ಇವ್ದು ಬಸ್ಸುಗಳ ಒಡೆತರು ಬಗ್ಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ, ಒಳ್ಳೆಯ ಅನುಭವವುಳ್ಳ ಚೇರ್ಮನ್ ಅವರು ಇವ್ದಾರೆ. ಅವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಗಮನಕೊಟ್ಟರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಗರದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮ ಪಡಿಸುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವ ನಂಬಿಕೆ ನನಗೆ ಇದೆ. ಆದರೆ ಅದು ಸರಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ವಿಚಾರಿಕ ಇರಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆಯಾಗಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ನಲ್ಲ ಜನಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕಾದರೆ ಮೊದಲನಿಂದ ಕೊನೆಯವರೆವಿಗೂ ಎಲ್ಲಾ ಆಧಿಕಾರಗಳೂ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಗರದಿಂದ ಹೊರಗಡೆ ಇರತಕ್ಕ 15-20 ಮೈಲಿ ಇರತಕ್ಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಒಡಿಸಬಾರದು. ಈಗ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ರಿಪೇರಿ ಆಗದೆ ದಿಫೀರದಲ್ಲಿ ನಿಡ್ತಿ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಒಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿದೆ. ಈ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವಾಗೆ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರಿಗೊಬ್ಬರಿಗೆ ಸರಿಯಾದಂತಹ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಇಲ್ಲ. ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹೋಲ್‌ಕೇರ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಮತ್ತು ಓಪನ್ ವಾರ್ಕೆಟ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಈ ಸ್ಟೇರ್ ಪಾರ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಎಷ್ಟು ಬೇಕೋ ಸಾಕಷ್ಟು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೆ ಜಾಸ್ತಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳು ಸುಮಾರು 150 ಅಥವಾ 480 ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 80-100 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬಾರದ ಮೂಲೆಗೆ ತಳ್ಳಿದಾರೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅವುಗಳು ಆಗಿಂದಾಗ್ಯೂ ರಿಪೇರಿ ಆಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ಫೆಡೊರ್ ರೂಟುಗಳಿಗೂ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಫೀಕ್ ಅವೆನ್ಯುನಲ್ಲಿಯೂ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಒವರ್‌ಲೋಡ್ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಸ್ಸಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುಪರಿಸಬೇಕಾದರೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರು ಬಹಳ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ದಿನೇ ದಿನೇ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಅದರಿಂದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪಾಲಿಸಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡ ವೇರೆ ನಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಸರ್ಕಾರದವರ ಆದ್ಯತೆ.

ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಶ್ರೀ ನಗರ 37 ನೇ ದಿವಿಜನ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಕಾರೋನಿ ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ 2-3 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ಒಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ವಿಪರೀತ ಮನೆಗಳು ಆಗಿವೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು ಮತ್ತು ಶ್ರೀನಗರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ಮೈಸೂರು ಬ್ಯಾಂಕ್ ಕಾರೋನಿ, ಇಂದಿರಾನಗರ ಇವುಗಳು ಬಹಳ ದೂರವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಲ್ಲ. ಈ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಜಯನಗರ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಈಗ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಲ್ಲ. ಅದರಿಂದ ಆ ಬಡಾರಾಣೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸಿನ ಅಪ್ಲೈಜರಿ ಕಮಿಟಿಯವರು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಮೊದಲು ಸಾರ್ವಜನಿಕವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದೇ. ಈಗ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಒಡಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ ಅದರಿಂದ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ನನಗೆ ಈಗ ಅರಿವಾಗುತ್ತವೆ. ರೋಡ್‌ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಎಂ. ಎಸ್. ಆರ್.ಟಿ.ಯು ಚೇರ್ಮನ್ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವರು ಆಗಾಗ್ಯೂ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಒಡಾಡುವ ಆಧ್ಯಾಸವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡರೆ ಅದರಿಂದ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ನವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸ್ ನಲ್ಲ ಜೊಂಬಾಯಿನಲ್ಲ ರಾಸಾಗುತ್ತದೆ, ಹೈದರಾಬಾದಿನಲ್ಲ ರಾಸಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ನಮ್ಮ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿ ಸರ್ವಿಸ್‌ನಲ್ಲ ನಷ್ಟ ಕಡಿಮೆ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಎರಲ್ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಓವರ್‌ಲೋಡ್ ಇರುತ್ತದೆ ಬಸ್ಸಿನ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚು ಇರುವಾಗ ಇದರಲ್ಲಿ ರಾಸ್ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಈಗಿನ ರಾಸಾಗುತ್ತಿದೆ ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು. ಮತ್ತು ಜನಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನೂ ಒದಗಿಸಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ 9 ಗಂಟೆಯಿಂದ 11 ಗಂಟೆಯವರೆಗೆ ವಿವಾರ್ಥಿಗಳು ಶಾರಂಗಗಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ನೌಕರರು ಅಭೀನುಗಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತೆ ಸಾಯಂಕಾಲ 5.45 ರಿಂದ 7 ಗಂಟೆಯವರೆಗೂ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಓವರ್‌ಲೋಡಾಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್ ಟರ್ಮಿನಸ್‌ನಲ್ಲೇ ಸೀಟು ಸಿಕ್ಕುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನೆರಲ್ ನೋಡಿದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಸೌಕರ್ಯ ಅಷ್ಟು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಅದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತೀವ್ರವಾಗಿ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ಒಂದು ಚರ್ಚೆಗೆ ಅವಕಾಶಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಂಡೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಾನು ಹೇಳಿದಂತೆ ಶ್ರೀನಗರ ಮೈನೂರು ಬ್ಯಾಂಕ್ ಕಾಲೋನಿ ಇಂದಿರಾನಗರ ಈಬಡಾವಣೆಗಳಿಗೆ ಬಸ್‌ಸೌಕರ್ಯ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಅದರಿಂದ ಆ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಬಸ್‌ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಯೋಜನೆ ಮಾಡಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರಿಯಾದ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ಬಿ.ಟಿ. ಎಸ್. ಸರ್ವಿಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಲಚವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ಇದರಲ್ಲಿ ಆಗತಕ್ಕಂಥಾ ನಷ್ಟವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಇದ್ದು ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಮತ್ತು ರಾಶಿದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಯುವಂತೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಪೀಕ್ ಆವರ್ಸ್ ಸಿಟಿಯಿಷನ್ ಪ್ಲಾಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಎಂ. ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ. ನಿಲುವು ಆಗಿದಾಗ ಬಸ್‌ವರಗಳನ್ನು ರೈಡ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಜನಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಕಾರ್ಮಿಕರು ವಿವಾರ್ಥಿಗಳು ಮತ್ತು ಹೆಂಗಸರು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ಕಷ್ಟ. ಅದರಿಂದ ಅವರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈ ಚರ್ಚೆಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸೂಕ್ತ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಈ ಚರ್ಚೆಯ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸೂಕ್ತ ಉತ್ತರವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಂ. ನಾಗಣ್ಣ (ಚಿಕ್ಕಪೇಟೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಶಾಸನೋದ್ಧರರು ಬಹಳ ವಿಷದವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಹೇಳುವುದಾದರೂ ಇಷ್ಟೆ. ನನಗೆ ಬಸ್ಸಿನ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಾಹಿತಿ ಇದೆ. 1930ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ 1952ನೇ ಇಸವಿಯ ವರೆಗೆ ನಾನು ಸಹ ಬಸ್ ಆಪರೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಾಗ ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಡಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಖಾಸಗಿಯವರಿಂದ ಅದನ್ನು ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರು ರಾಶಿ ರನ್ನು ಸಂಪಾದಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಪ್ರತಿ ವಿಷಯವೂ ಇದರಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾದರೂ ಇಷ್ಟೆ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ದಕ್ಷತೆ ಸಾಲದು ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಏಕೆಂದರೆ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಅಥವಾ ಇತರ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಆಗಲಿ, ಈ ಬಸ್ ಏರೆಂಬುದು ಕೂಡ ಗೊತ್ತಿರುವುದಿಲ್ಲ; ಮತ್ತು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸಬೇಕೆಂದು ಗೊತ್ತಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರಿಂದ ಅವರ ಅದಕ್ಷತೆಯಿಂದಲೇ ಉಕ್ಕಾನು ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಇದರ ಹೊಣೆಗೆ ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಮಾನ್ಯರೇ ಮಂಟಿವರು ಏನುವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡಬೇಕೋ, ಅದನ್ನು ಮಾಡದೆ ಅದಕ್ಕೆ ಎರಡು ವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸ ಇಂಜಿನ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಹೊಗೆ ಕಳಿಸಿ, ಪುನಃ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತಹ ಸಂದರ್ಭಗಳು ಇವೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಅಲ್ಲರತಕ್ಕಂತಹ ಸಂಬಂಧಸ್ಥ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಹಳ ಹಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಹತ್ತೊಂಟಿ ಗುಲ್ಲುಗಳೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ, ಅವರು ಸಹ ಇಂಥ ಅವ್ಯವಹಾರಗಳಲ್ಲಿ ಕೈಪಾಡ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಇವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಉತ್ಸಾಹಿ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಅವರು ಎಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಮಾಧಾನಪಡಿಸಿದ್ದರೂ ಕಾದು ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಪೂರ್ತಿ ಅದನ್ನು ಸರಿಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಧೈರ್ಯವಿಲ್ಲ.

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಂ. ನಾಗಣ್ಣ)

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ ಪ್ರತಿ ದಿನವೂ ಈ ಅಕ್ಕಿ ಡೆಂಟು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿವೆ. ಕಂಪೌಂಡ್ ಸಿಕ್ಕಿದರೆ ಕಂಪೌಂಡಿಗೆ ಹೊಡೆಯುತ್ತಾರೆ, ಮರ ಸಿಕ್ಕಿದರ ಮರಕ್ಕೆ ಹೊಡೆಯುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ರಿಕ್ಟಾಗಳಿಗೆ ಹೊಡೆಯುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ—ಸ್ಪ್ರಿಡ್ ಚಕ್ರ ಮಾಚುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇವರಲ್ಲ ಇಲ್ಲ. ಇಪೂತ್ತಿನ ದಿವಸ ಫೋಲೇನಲು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಚಿಕಿಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಅವರು ಇವರ ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರಿಂದಲೂ ಇದನ್ನು ಕಂಪೋರ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆಯೇ ಬಿವುತ್ತು ಬಸ್ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ನಮಗೆ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಿದೆ, ಆದ್ದರಿಂದ ಹೇಗೆ ಬೇಕಾದರೂ ವರ್ತನೆಬಿಡುವುದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ದೊಡ್ಡ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಇದ್ದಕ್ಕಾಗೆ ವರ್ತಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಉಪಮಂತ್ರಿಯ ಹಾಗೆ ವರ್ತಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಒಂದು ಸ್ಪೀಡ್ ಚೆಕ್‌ಯಿಂಗ್ ಸ್ಕ್ವಾಡನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಅಕ್ಕಿ ಡೆಂಟುಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿಯುತ್ತೇನೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಇಂತಹ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಇದ್ದು ತಿನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ (ಮುರೈಶ್ವರಂ).—ಮಾನ್ಯ ಆಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಈಗ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಾನಾದರೂ ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಗ್ಗೆ ಹೋದ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ, ಅಂದರೆ ಮಾನ್ಯ ಅಡ್ವೀಜ್ ಶೇರರು ಈ ಕಡೆ ಇದ್ದಾಗ, ಇದನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ತರರೆ ಸರ್ವಿಸ್ ಎಂದು ಕರೆದಿದ್ದೇವೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾಲ್ಕು ಕಾರಣಗಳು ಇವೆ.

ಒಂದನೆಯದು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿರುವಾಗ ಅಗಿಂದಾಗೆ ನಿಲ್ಲುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಸಾವು ನೋಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅಮೇಲೆ ಜನರು ಇಳಿದು ತಳ್ಳಿ ಮುಂದೆ ಕಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಇದರ ಮೈಂಟನೆನ್ಸ್ ಬಹಳ ಕಟ್ಟ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಇವರು ವರ್ಕ್ ಶಾಪ್ ಮೇಲೆ ಹತ್ತೋಟಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಇವತ್ತು ಬೈಕ್ ಡೌನ್ ಆಗಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಹಳ ಇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮೈಂಟನೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ ನೀವು ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಗಾರರ ಸಹಕಾರ ಸಹ ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ರೇಬರ್ ಪಾರ್ಟಿಸಿಪೇಶನ್ ಅಲ್ಲಿ ಇರಬೇಕು. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇವತ್ತು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ಬರುವಂತಹ ಹೊಗೆ ಭುಗ್ ಭುಗ್ ಎಂದು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಮೊನ್ನೆ ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕಾನ್‌ಫರೆನ್ಸ್ ಡೆನ್‌ಮಾರ್ಕ್‌ನಲ್ಲಿ ನಡೆಯಿತು. ಅದೇ ರೀತಿ ಫೋಲೋಂಡ್ ಮತ್ತಿತರ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಹೊಗೆಯಿಂದ ಉಂಟಾಗುವಂತಹ ಪೊಲೂಶನ್ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಂತಹ ಹೊಗೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಈಗದು ಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಅದನ್ನು ನಾವು ಒಂದು ಸ್ಟಂಟಿಫಿಕ್ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ಏನೆಂದರೆ, ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಮ್ಯಕ್ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಯಾವಾವ ಕಡೆ ಸುತ್ತಾಡುತ್ತಿವೆಯೋ ಅದು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತು ಜಯನಗರದಿಂದ ರಾಜಾಜಿನಗರಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸು ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಜಯನಗರದಿಂದ ರಾಜಾಜಿನಗರ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಜಿ ಸರ್ಕರ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಜಯನಗರ-ಕೆ ಜಿ ಸರ್ಕರ್—ರಾಜಾಜಿನಗರ ಮತ್ತು ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ಕೂಡ ಒಂದು ಬಸ್ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ, ಬಸ್ ಶೆಲ್ವರ್ ಹಾಕತಕ್ಕದ್ದು. ಇವತ್ತು ಮಳೆ—ಬಿಸಿಲು ಇದ್ದಾಗ ಜನರಿಗೆ ನಿಂತುಕೊಳ್ಳಲು ಯಾವ ಸೌಕರ್ಯವೂ ಇಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಕೇಳುವಾಗ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಗುಡ್ಡು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ನಾನು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ನೀವು ಸಮಾಜವಾದವನ್ನು ಹೇಳಿ ಸಮಾಜ ಕಟ್ಟುವ ಜನರು. ದುಡ್ಡು ಇದ್ದರೆ ಬರ್ಬರ ಮಾಡಿ ಆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಹೇಗೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ? ಇವತ್ತು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫೋರ್ಮ್ ಆಗುವುದು ಸೋಶಿಯಲಿಷ್ಟಿಕ್ ಪಾರ್ಟಿಸಿಪ್ ಆಫ್ ಸೊಸೈಟಿಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಬಹಳ ಸ್ಟ್ರಿಡೆಸ್ ಮಾಡಿ ಜನರಿಗೆ ಒದಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮಾತೊ ಮುಂತಾದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ 5 ಹೈವೇ ಕೊಟ್ಟರೆ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ 10 ಮೈಲಿ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಚೇಪ್‌ಸ್ಟ್ ಮೋನ್ಸ್ ಆಫ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫೋರ್ಮ್‌ನ್ನು ಜನರಿಗೆ

ಒದಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ರೀತಿ ಇಲ್ಲಿಯೂ ಜನರಿಗೆ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಒಂದು ಅಡ್ವೈಜರಿ ಕಮಿಟಿ ಎಂಬುದಾಗಿದೆ. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫೋರ್ಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಅಡ್ವೈಜರಿ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಯಾರಾರು ಇರುತ್ತಾರೆ, ಅವರ ಜೊತೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಎಂ. ಎಲ್. ಎ. ಗಳು ಮತ್ತು ರೆಗ್ಯುಲರ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಯಾರಿರುತ್ತಾರೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಮಾಡಿ ಅದರ ಮೊಟಿಂಗ್‌ನೂ ಕರೆಯಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ, ನನಗೆ ಇಷ್ಟು ಹೊತ್ತು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಂಥ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ, ನನ್ನ ಮಾತು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

4-30 P.M.

† ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್ (ಚಾಮರಾಜಪೇಟೆ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳ ಒಂದು ಸೌಲಭ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ ಸೇರಿದ 35 ಹಳ್ಳಿಗಳಿವೆ. ಈ 35 ಹಳ್ಳಿಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಿ ಸುಮಾರು ಆರು ವರ್ಷಗಳು ಅದರೂ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನವರೂ ಸಹ ಅದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಸಹಾಯ, ಸಹಕಾರವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಸೌಕರ್ಯ ಕಡೆಯಿಂದ ಈ 35 ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಜನರು ಯಾವ ಒಂದು ಸಹಾಯವನ್ನು ಹಾಗೂ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಪಡೆಯದೆ ವಿಫಲರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಸುಮಾರು ಏಳು-ಏಳು ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಅನೇಕ ಸಲಹಾಕೂಚೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದರೂ ಇವತ್ತಿನದಿವಸ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೌಕರ್ಯಗಳಂತೂ ಅಲ್ಲಿ ನಿಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಅಲ್ಲಿಂದ ಬಹಳ ದೂರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಸಹ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನೊಂದು ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ತೀವ್ರ ವಿಷಾದದಿಂದ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬೆಳಗ್ಗೆ ಮನುಷ್ಯ ಮನೆ ಬಿಟ್ಟು ಮತ್ತೆ ಮನೆಗೆ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಬರುವುದೇ ಈಗಿನ ಸನ್ನಿವೇಶದಲ್ಲಿ ತುಂಬಾ ಅಪನಂಬಕ ಯಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳ ಆಕ್ರಮಣಕ್ಕೆ ಆಗಿ ನೂರಾರು ಜನರು ಸತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನರನ್ನು ಗಮನಿಸುವೆಯೇ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳು ಅವರ ಇಚ್ಛೆ ಬಂದಹಾಗೆ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ಯಾಕ್ಸೆಡ್ಸ್ ಇಲ್ಲವೇ ಇರತಕ್ಕ ದೈವರಸ್ ಹಾಗೂ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಸುಶಿಕ್ಷಿತರಾದವರನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ನೇಮಿಸಬೇಕು. ದಿಷ್ಟೆಯಲ್ಲಿ ನಿಂತಿದ್ದಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಎಷ್ಟೋಸಾರಿ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಜನಗಳ ಮೇಲೆ ಹರಿದು ಹೋಗಿರತಕ್ಕ ದುರಂತಗಳ ನಿದರ್ಶನಗಳನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ಬೆಳಗ್ಗೆ ಎದ್ದು ಮನೆ ಬಿಟ್ಟು ಹೋದಾಗ ಮತ್ತೆ ಮನೆಗೆ ಬರತಕ್ಕದ್ದು ನಿಮ್ಮ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳ ದುರಂತದಿಂದ ತಪ್ಪಿಸಿ ಕೊಂಡರೆ ಸಾಕು. ಆದರೆ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಒಂದು ಸಲಹೆ ಏನೆಂದರೆ, ಆ ಪ್ರಕಾರ ಯಾರಾದರೂ ಬಸ್ಸುಗಳ ದುರಂತಕ್ಕೆ ನಿಕ್ಕಿ ಸತ್ತರೆ ಕೂಡಲೇ ಅವರ ಕಡೆಯವರಿಗೆ ಕೊನೆಯ ಪಕ್ಷ ಬದುಕು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನಾದರೂ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಒಂದು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒತ್ತಾಯಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಹಿಂದೆ ರಾಜ್ಯ ಪಾಲಾಗಿದ್ದಂಥ ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಧರ್ಮವೀರ ಅವರು ಇನ್ನುಮುಂದೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಸುಮಾರು ಎರಡುಮೂರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಕಟ್ಟುಹೋಗಿರತಕ್ಕ ಸುಮಾರು 70—80 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಜಾಗೃತವಾಗಿ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಿ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗಪಡಿಸಿ ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಾಗಲೀ, ಯಾರೇ ಆಗಲೀ ಓಡಾಡತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವಾಗ ತುಂಬಾ ಜಾಗರೂಕತೆ ಬೇಕು. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಕಟ್ಟುಹೋಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಹುಗಳನ್ನು ಜಾಗೃತವಾಗಿ ರಿಪೇರಿಮಾಡಿಸಿಕೊಂಡಿ ಎಂದು ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಅನೇಕ ಜನರು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿದರೂ ಸರ್ಕಾರ ಇದುವರೆಗೆ ಗಮನಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸುಮಾರು 3 ತಿಂಗಳುಗಳಿಂದ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೂ ಮತ್ತು ಚೀಫ್‌ಮನ್‌ನಿಗೂ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ಅವರ ಈ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಚೀಫ್‌ಮನ್‌ರೇ ಒಂದು ಕಡೆ, ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಒಂದು ಕಡೆ. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ಇದೆಂಬಿರ ಜಗಳದಲ್ಲಿ ಪಾಸೆಂಜರ್ಸ್‌ಗೆ ಕಷ್ಟ. ಇದರಿಂದ ಏನು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆಂದರೆ, ಇಬ್ಬರ ಗಂಡ ಹೆಂಡಿರ ಜಗಳದಲ್ಲಿ ಕೂಸು ಬಡಸಾಯಿತಂತೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರದೇ ಒಂದು ಡಿಸಿಷನ್ ಆದರೆ, ಇವರದೇ ಒಂದು ಡಿಸಿಷನ್. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ

(ಶ್ರೀ ಪಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್)

ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಇನ್ನೊಂದು ಬಹಳ ಗುರುತರವಾದ ವಿಷಯವನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಗರ್ಭಿಣಿ ಹೆಂಗಸರೇನಾದರೂ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಹೊರಟರೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪಾಣಿಪಿರಾಸ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಹೋಗಬೇಕಾದಾಗ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೇ ಪ್ರಸವವಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರಿಗೆ ಮಕ್ಕಳು ಅಲ್ಲಿಯೇ ಆಗುತ್ತವೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ನಾನು ನೋಡಿದ ಹಾಗೆ, ಬಸ್ಸಿನ ಬೆಂಚ್ ಬಂದು ಕಡೆ ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ. ಚೈರಾ ಬಂದು ಕಡೆ ಬಿದ್ದಿರುತ್ತದೆ. ದೈವರಾಸ್ತ್ರಿರಿಗಾಗಿ ಬಂದು ಕಡೆ ಹೋಗಿರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಬಿಚ್ಚು ಮನುಷ್ಯರ ಮೇಲೆ ಹಾಗೂ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಅಕ್ಕಿಡೆಂಟ್ ಆಗಿರುವುದನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಮಕ್ಕಳನ್ನು ಹೇಗೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ಪ್ರಸಂಗಗಳೂ ಕೂಡ ನನ್ನ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಇಂತಹ ವಿಷಯಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಾನು ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಮಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟಿನವರಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದರೂ ಇವತ್ತಿನವರೆಗೂ ಯಾವ ಒಂದು ಸುಲಭವಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇದು ಇನ್ನಮ್ಮಮುಂದೆ ಸರಿಹೋಗಬಹುದೆಂದಿದ್ದರೆ, ಈಗ ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಂದಲೂ ಚೇರಮನ್ಸರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಏನೋ ವ್ಯಾಜ್ಯ ನಡೆದು, ಅವರು ಹೇಳುವುದೇ ಒಂದು, ಇವರು ಹೇಳುವುದೇ ಒಂದು, ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಆದ ವಸ್ತುವೆಂದು ಇದೆಯೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈಗ ಒತ್ತಾಯಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ, ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪ್ರಭಾಕರ್ (ವರ್ತಮಾನ).—ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಒಂದು ವಿಷಯ ಚರ್ಚೆಗೆ ಇದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ನಾನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ಹೋಗಿ ಬರುವ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟುಹೋಗಿರಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯೇ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಜನಗಳ ಮೇಲೆಯೇ ಹಾಯುತ್ತವೆ. ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ರಿಪೇರಿಗಾಗಿ ಹೋಗಿವೆಯೆಂದು ಯಾವಾಗಲೂ ವರದಿಗಳು ಬರುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತವೆ ಇದರಿಂದ ನನ್ನ ಸಲಹೆಯೇನೆಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲೂ ಅನೇಕ ಇಂಡಸ್ಟ್ರೀಸ್ ಉಂಟು, ಬಿ. ಟಿ. ಐ. ಮತ್ತು ಎಚ್. ಎಂ. ಟಿ. ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ 40) ಇವೆ. ಆ ಕಂಪೆನಿಯವರೇ ಇವತ್ತಿನ ಬಸ್ಸುಗಳು ಏನೇನು ಸಾಲದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅಂದಮೇಲೆ ಇದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕಂಟಕ ಉಂಟಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದೇನೂ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆಯವರು ಸಿಗದುಕೊಂಡು ನಡೆಸಿದ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಆದರೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಏನೇನು ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂಬುದು ಬಹು ಮುಖ್ಯ. ಅನೇಕ ಟ್ರಿಪ್ ಸರ್ವಿಸ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯ. ಈ 400 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡರೆ, ನಮಗೆ ಕೆಚ್ಚು ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಮಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳಿಲ್ಲ. ಅವಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ದುಡ್ಡು ಸಹ ಸಾಲದು. ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದ್ದರೂ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆಯೇ ಇರುತ್ತವೆ. ಅದರಿಂದ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಸಹ ನಾವು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡರೆ ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಕಾರವಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೂ ಸಹ ಸಹಾಯವಾಗುವುದೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆವಾಡುತ್ತೇನೆ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆಯವರು ಇದನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† SRI AZEEZ SAIT (Minister for Labour).—Mr. Deputy Speaker Sir, at the outset I start giving reply to the points raised by Sri Vatal Nagaraj. Sri Vatal Nagaraj has made a very uncharitable remark that because of the lack of harmony between the Chairman of the M.S.R.T.C. and the Minister for Transport, the affairs of the M.S.R.T.C. and the Bangalore Transport Service have gone bad to worse. I dismiss the very allegations at the first instance by saying that there is complete harmony between the Chairman and the Minister. In fact, the things are moving very fast. Even this morning I went to the M.S.R.T.C. Office and met the Chief Mechanical Engineer and the Deputy Chief Mechanical Engineer and discussed some important matters. It is unfair

on the part of the Hon. Members to condemn the concern without knowing the details. Of course, there are certain things about which the M.S.R.T.C. is not able to cope up and meet the needs and demands of the public. About 300 buses are off the road and we have now decided and chalked out a programme that within 3 months all the buses shall be repaired in Regional Workshops and Divisional Workshops and we will engage outside workshops to repair all the buses within three months. Therefore, I assure the House that all the buses will come back to the road within the stipulated period. Sri Vatal Nagaraj was telling that the buses of B.T.S. help the pregnant women to deliver in the bus itself, and they need not go to the Vani Vilas Hospital. I must say that person like Sri Vatal Nagaraj has never sat in a bus of late, and he after becoming the representative of the people is travelling in Ambassador Car and he does not know how the buses are and how the passengers are travelling. I am forced to say something in reply to the remarks of my elderly friend Mr. Naganna who said that those who are in charge of Transport do not know anything about motor mechanism or motor business or transport business. Sir, Mr. Naganna knows about me and my family. I know what transport is right from my childhood. From past experience, I am in a position to assess the situation in the M.S.R.T.C. and point out the loop-holes and lapses which have been there, after occupying my present position. The only thing is that I have not given wide publicity nor I am in the habit of giving publicity. I have moved in buses. The whole difficulty in respect of B.T.S. is this. Bangalore City has developed so much and the population has grown so rapidly from 1961 to 1971, when the census figures were given. I admit that the B.T.S. has not been able fully to cope up with the increasing population and growth of extensions, but I would like to assure the House that I wish to take remedial measures. I have been insisting upon the M.S.R.T.C. to have a Research Bureau for the entire Corporation, so that it should be a guiding factor regarding areas requiring buses during peak hours, areas which do not require so many buses and areas which require more buses. This is quite essential for a Corporation like this.

Then, I wish to take up the question of running buses in rural areas. Here, I would like to refer to Mr. Vatal Nagaraj's remarks.

ಶ್ರೀ ವಾಟಾಜ್ ನಾಗರಾಜ್.—ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆ 35 ಗ್ರಾಮಗಳನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೀರಿಲ್ಲ. ಆದಿಕಾರಿಗಳು ಬರೆದು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ನೋಡಿ ಇವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಬಂದಿತ ಒಪ್ಪತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ... ..

Sri AZEEZ SAIT. It is an admitted fact that I come from the City of Mysore and my friend Mr. Vatal Nagaraj comes from Vatal village. I come from urban area. I do admit that I have not that much of experience regarding villages. But I am forced to say that Mr. Vatal Nagaraj has now lost contact with the villagers and I have more contact with them. I am not quite sure whether the B.T.S. are moving towards villages or not. If it is not moving towards villages, I will see what arrangements can be made to see that facilities are given to them.

(SRI AZEEZ SAIT)

I have certain data here, which I wish to place before the House. The Bangalore Transport Service is operating passenger services in a belt of 20 K.Ms. from the Municipal Corporation limits. The approximate area thus covered is more than 400 square kilometres. The present operation is controlled by 5 Depots, three of which are situated in Shantinagar and one each at Jayanagar and Hosahalli. The services mostly radiate from three major stands, *i.e.*, City Market, Kempegowda Circle and Shivajinagar.

The population of Bangalore which stands at 17.50 lakhs as per 1971 figures has a considerable floating population. The M.S.R.T.C. caters to the travelling needs of this major Metropolitan City with a fleet of Leylands and Tata Buses. An average of 352 buses are on road every day carrying 3.17 lakhs passengers per day covering 67,124 K.Ms.

The principle adopted for transporting the passengers is to provide the maximum facility at areas where there is a maximum concentration. It is also our endeavour to see that the buses are utilised throughout the day and the passengers are provided with facilities at both the Terminals of the routes. While enforcing these principles, a survey is undertaken by a technique known as waiting time survey. All major enroute points are covered and at many points shuttles are also operated. The average waiting time has been considerably reduced at enroute points like Maleswaram 8th Cross, Malleswaram Circle, Swastik, P. K. Circle, S. R. Circle, etc., where the concentration of passengers is found to be heavy.

While undertaking such operations, it is ensured that only such roads which have been declared suitable for heavy vehicular traffic and notified as such by the Police, Municipal Corporation and Town Planning Authorities are undertaken for operations.

It is the endeavour of the Corporation that while entering new extensions a minimum of 50 feet road is adopted, so that the incidence of accidents and the turn-over of operation are better controlled. While providing such facilities, the recommendations of different Passengers' Associations as well as the Members of the Divisional Advisory Council are kept in view. The officials of Traffic Operations keep in constant touch with the suggestions of such Associations while planning the operations. A golden mean between the operating efficiency and the needs of commuters is evolved.

I would like to refer here to the suggestion of hon. Member Sri M. S. Krishnan that Members of the Legislature who are in the City of Bangalore should be consulted. I will see that action is taken to consult the M. L. As and Corporators and other Corporation authorities and the Traffic Police and that decisions of importance are taken only after inviting them and consulting them regarding the running of the B. T. S. Services.

At present the fleet of B. T. S. consists of about 2/3 Leylands and 1/3 Tata. The fleet has been strengthened over a period of years and last year we added 20 new and 47 re-conditioned buses.

It is proposed to augment the fleet by 10 Tata and 40 Leylands over the current year. This is expected to further ease the situation. It is true that some of the buses are old, but there has been a difficulty of replacements on account of inadequacy of chassis. This has resulted mostly on account of the strike of M/s. Ashok Leylands and M/s. Simpson Group of Industries. The emergency in the year 1971-72 had further aggravated the situation. Since M/s. Ashok Leylands have now re-opened, it was hoped that the situation would considerably improve. But unfortunately, the same situation still continues. We have decided to go in for Bedford and Dodge.

The Mysore State Electricity Board has taken up a phased programme for the removal of overhead lines, so as to facilitate the operation of Double Decker buses. However, on account of the over-bridges and other bottle-necks, some of the heavy extensions like Rajajinagar, Malleswaram, Gandhi Bazaar, Chamarajapet, cannot be connected by a Double Decker. However an experimental Bus run between Jayanagar and City Railway Station is on hand. Ulsoor has been provided with a double decker connecting Shivajinagar.

Bus Shelters : At present there are 146 shelters in use. 5 more were constructed in the year 1971-72. It is proposed to construct 15 shelters and 20 queue railings during the current year. Negotiations regarding suitable sites and clearance from the Police Authorities are actively on hand to expedite these constructions.

The control at crowded enroute points is being exercised by providing queue railings. Such queue railings have been installed at Ulsoor, Shivajinagar, Malleswaram, City Railway Station and a few points in City Market.

Accidents : It is true that the number of accidents in Bangalore City has attracted the public attention. However in many instances, the BTS Drivers have not been held guilty. The comparative study of accident rates amongst the Metropolitan Cities of India reveals that the Bangalore Transport Service has the lowest accident rate at 1.03 lakh Kilometers. The figures for Hyderabad, Ahmedabad, Bombay, Delhi, Calcutta are of a higher order ranging from 2 to 11.24, the highest being Calcutta at 22.80.

To overcome the accidents, the MSRTC has taken up a Training Scheme to train the Drivers and educate the Traffic Inspectors in dealing effectively with the cases of accidents. Disciplinary measures have been taken against more than 25 Drivers, where the Drivers were found to be at fault.

(SRI AZEEZ SAIT)

Public Complaints: It is gratifying to note that the public complaints have been steadily on the decline and the complaints which were of an order of 60 in the beginning of the year have been brought down to 30 in the months of February and March.

Public Relations Cell has been set up under an officer to contact every complainant who has a specific grievance against the behaviour of the crew, irregular operations etc. The members of rate payers' Association are periodically contacted.

The Chairman, M.S.R.T.C. had also addressed the Members of the Bangalore City Corporation on two occasions and met the Commuters Associations to ascertain the grievances to undertake remedial measures.

Concerted efforts will be put forth to reduce the complaints.

By rigorous checks and cross-checks, on operational efficiency of more than 90 per cent of the proposed trips has been maintained.

Growth of B. T. S.: The operations of BTS have grown up by three-fold from 1957-58 to 1971-72. The following figures would indicate that the growth of transport facilities has kept pace with the growing population. However, such commuters who are not tied down by office timings may plan their travel during slack hours and co-operate with Transport Authorities in mitigating the hardships during peak hours.

		1957-58	1971-72
1	Number of Schedules	105	344
2	Scheduled Kilometres	20,782	67,124
3	Average vehicles on road per day	116	352
4	Average number of passengers carried per day (in lakhs)	1.10	3.17
5	Rate of Accident per lakh kilometres	3.41	1.03
6	Rate of Break-downs per 10, 000 kilometres	6.03	3.62

Future Programme Depots

For better decentralisation of operations and greater effective control, a Depot is under construction at Indiranagar.

It is also programmed to construct one more Depot at Subhashnagar.

Besides, we are now undertaking a sample survey about mini-buses. These 10 mini-buses would be having a privileged class of passengers who would obtain passes—office-goers, advocates, school-goers.

The chief idea is to reduce the rush in other buses at peak hours, and I am sure that by the introduction of these mini-buses we will be able to improve the service and if it proves successful, we can add even some thing more.

Further it was told that buses from Jayanagar to Rajaji Nagar and from Rajaji Nagar to Yeswantapur should be plied. I will assure this House that this will be considered.

Regarding smoke, Sir, many Hon'ble Members suggested that smoke nuisance should be avoided. This happens for two reasons: (1) adulteration of diesel and (2) oil is adulterated. That is how smoke is caused. Now there is a way out for it. In Madras, they have taken the exhaust pipe up instead of allowing smoke on the ground. I am thinking that even if the smoke cannot be controlled, we can just think of having exhaust pipe towards the sky so that this may not be a nuisance to the public.

Many other suggestions have been made by the Hon'ble Members, there are four which should call for an answer:

- (1) how are we going to manage peak-hour rush ;
- (2) how do we avoid losses ;
- (3) how many new buses are you going to put on the road ;
- (4) how are we going to end corruption ?

Regarding the suggestion made by Sri Prabhakar, I do not think that a private company may give their buses for plying under the BTS. I do not, how far it will be correct.

Regarding peak hour rush, as I said, I am planning to have a research bureau in the BTS and I am also thinking of adding some buses. Actually, last year 30 buses were withdrawn from the BTS.

Sri M. S. Krishnan was telling that it should be subsidised travelling facility. In foreign countries, this subsidised system is provided by collecting a surcharge from the taxation. If the Corporation—I would like to discuss with my Hon'ble friend Sri Basavalingappa, the Hon'ble Minister for Municipal Administration. If they allow me to have a surcharge from the residents of Bangalore, we can equate loss from the BTS and I am sure we can give more and better facilities for transport. Otherwise, we have to keep on with this loss.

Another thing to avoid loss, I am thinking is that the law which we have should be strictly enforced to punish the passengers who would be found in buses without a ticket, instead of taking action against the conductor. Particularly, I want to have a severe raid on the BTS from the Departmental security officers and punish the passengers who travel in buses without a ticket. If this raid continues for a month or so, I think people will become conscious and will get habituated to purchasing ticket. The question was posed to me that while there is loss in BTS, we are actually earning more in the Bombay Karnataka area and that is because passengers are in the habit of

(SRI AZEEZ SAIT)

demanding a ticket from conductors. Somebody questioned me : what about other areas ? Particularly in BIS I am asking the conductors to collect money promptly. I want to take rigorous action by putting more raids on buses and then people will come to realise these are national undertakings and we should not enter buses without purchasing a ticket.

With a view to eradicating corruption, I am making a suggestion that arrangements may be made for opening ticket windows at bus stops wherefrom passengers may purchase tickets before getting into the bus. If this arrangement is followed, it will become easier for the Conductor also to issue tickets in the bus to the remaining passengers.

5-00 P.M.

I would like to assure hon. members Sriyuths Naganna and Shamanna that we have taken drastic measures to improve the services. It is hardly three months since this Ministry has assumed office and therefore we require some time to take more measures to improve the operations of the BIS buses.

Sri K. M. NAGANNA.—What about my suggestion to have a speed-checking squad to reduce accidents ?

Sri AZEEZ SAIT.—I am not agreeable to have a speed checking squad. Instead of creating that special staff, I will see that steps are taken to control the speed of the vehicles automatically and no driver can drive a vehicle above a certain speed and mileage.

MR. DEPUTY SPEAKER.—The discussion raised by Sri T. R. Shamanna is concluded. Now discussions on the drought conditions prevailing in the State.

(ii) re: Drought Conditions in Several Areas of the State

†ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾ ಸಚಿವರೇ, ರಾಜ್ಯದ ನಾನಾ ಮೂಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಒಂದು : ನಾವು ಪ್ರಿಯ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಸಿದ್ಧವಾಗಿರುವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನವನ್ನು ಸೆಳೆಯುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ 2½ ಗಂಟೆ ಕಾಲ ಈ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಮೇಲೆ ತಾವು ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಈ ರಾಜ್ಯದ ಹಲವಾರು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಮಳೆ ಯಾಗದೆ ರೈತರು ಕವಳಗೊಂಡಿರುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ. ಮಳೆ ಆಗದೇ ಇದ್ದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಸರ್ಕಾರ ತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ತದನಂತರ ಕೆಲವು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಆದಿಷ್ಟಿಲ್ಲದ ಅನಾಹುತವಾಗಿದೆ. ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ತುವ.ಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಹಾರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತುರ್ತಾಗಿ ಒಪ್ಪಿಸಿದ್ದಾರೆಂದು ತಿಳಿದಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಈ ಪೂತ್ಯು ಏನಾಗಿದೆ ಎಂಬರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಸುಮಾರು 10 ಪರ್ಸೆಂಟು ಇರತಕ್ಕಂಥ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಭೂಮಿ ಮಳೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಿಂತಿದೆ. ಈ ಪೂತ್ಯು ರೈತ ತನ್ನ ವ್ಯವಸಾಯ ವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಆಗದೇ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಳೆ ಆಗದೇ ಬೆಳೆ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಪತ್ತೆಹಚ್ಚಿ ಒದ್ದಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಪೂತ್ಯು ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಕೂಡ ಕೆಲವು ಕಡೆ ತೀವ್ರ ಧಾರ್ಮಿಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಬಿಕ್ಕಿಗಳಲ್ಲಿ ನರಹಿ ಆಗಿರುವುದನ್ನು ಒದ್ದಿದ್ದೇನೆ.